



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
SEZIONI UNITE CIVILI

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Oggetto

TRASPORTO
AEREO

Ud. 11/03/2025 -
PUCC

R.G.N. 30907/2020

Rep.

ha pronunciato la seguente

SENTENZA



contro

-ricorrenti-

-intimata-

FATTI DI CAUSA

1. Maria Angela Piras ed Enrico Boemo hanno proposto due motivi di ricorso per la cassazione della sentenza n. 347/2020, con la quale il Tribunale di Sassari, in riforma della sentenza del Giudice di Pace (che aveva accolto la domanda), ha dichiarato il difetto di giurisdizione del giudice nazionale e condannato gli attori alla rifusione delle spese del doppio grado di giudizio.

L'intimata non ha svolto difese in questa fase.

Il Tribunale ha rilevato che gli attori avevano proposto avanti al Giudice di Pace una domanda volta ad ottenere la condanna di



Ryanair Ltd al pagamento dell'importo complessivo di euro 517,38, di cui euro 500,00 a titolo di compensazione pecuniaria forfettizzata ex artt. 5-7 Reg.CE n. 261/04, ed il resto a titolo di rimborso spese di trasferimento, il tutto in conseguenza del prolungato ritardo del volo Alghero/Treviso del 22.12.2015 (FR 9921), dirottato su Venezia. Poiché la domanda così proposta faceva inequivoco riferimento (per il suo tenore testuale, per la normativa richiamata a suo fondamento, per il criterio di quantificazione del dovuto) al Regolamento n. 261/04 cit., deponeva per l'applicazione della disciplina comunitaria anche in ordine alla giurisdizione, con esclusione quindi della Convenzione di Montreal 28 maggio 1999, ratificata in Italia con legge n.12/2004. Mentre il Regolamento disciplinava appunto la speciale compensazione forfettaria per il ritardo del volo, la Convenzione regolava invece il diritto all'eventuale maggior danno sicché, *"a seconda della domanda formulata dal passeggero, si individua una disciplina differente anche in punto di giurisdizione"*; pertanto, secondo il Tribunale, ricondotta la fattispecie nell'ambito della disciplina UE, rilevava in concreto il fatto che gli attori avessero sottoscritto all'atto dell'acquisto del biglietto aereo, con procedura di compilazione *online* in tutto equiparabile alla forma scritta (Cass. n. 21622/17), la clausola 2.4 delle condizioni generali di contratto predisposte dal vettore, secondo la quale: *"qualunque controversia che dovesse insorgere da o in relazione a questo contratto sarà soggetta alla competenza esclusiva dei tribunali irlandesi"*.



Tale pattuizione operava in deroga alla competenza prevista in via generale dall'articolo 7 del Regolamento CE n. 1215/12, applicabile *ratione temporis*.

2. Il ricorso, assegnato inizialmente alla Sezione Terza civile, è stato rimesso alle Sezioni Unite (ord. interlocutoria n.5614 del 1^o marzo 2024) sul presupposto che: *"le questioni di giurisdizione possono essere decise dalla sezione semplice solo se su quelle questioni c'è stata una decisione regolatrice delle Sezioni Unite, laddove la decisione regolatrice dalla ricorrente invocata (Cass. Sez. Un. 3561/2020) è riferita al rapporto che si instaura tra la normativa europea e la Convenzione di Montreal quanto alla disciplina del trasporto internazionale di persone, mentre nella specie la questione posta attiene alla diversa ipotesi se la detta disciplina trovi applicazione anche in caso di trasporto aereo che avviene all'interno di una nazione, dunque non internazionale, su tale questione non risultando che le Sezioni Unite si siano pronunziate in tema di giurisdizione"*.

3. Con ordinanza interlocutoria n. 20103 del 22 luglio 2024, è stata disposta la rimessione della causa alla pubblica udienza in quanto la novità e significatività delle questioni di diritto sollevate con il ricorso, di particolare importanza e rilievo nomofilattico perché implicanti il coordinamento tra diritto interno, diritto unionale e diritto convenzionale in materia di tutela del viaggiatore aereo con riguardo a volo nazionale fornito da vettore sedente in diverso Stato UE, rendono opportuno il rinvio del ricorso per la trattazione in pubblica udienza.

RAGIONI DELLA DECISIONE



1. Con il primo motivo di ricorso si deduce – ex art. 360, co. 1, n. 3, c.p.c. – violazione e falsa applicazione del Regolamento CE n. 261/04 sulle regole comuni di compensazione ed assistenza ai passeggeri, del Regolamento UE n. 1215/12 sulla competenza giurisdizionale in materia civile e commerciale, nonché della Convenzione di Montreal 28 maggio 1999 sulla unificazione di alcune norme del trasporto aereo internazionale.

Contrariamente a quanto affermato dal Tribunale, il Regolamento CE n. 261/04 non concerneva la competenza giurisdizionale, quanto soltanto le regole comuni sui criteri di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, con la conseguenza che la giurisdizione trovava disciplina (prevalente perché speciale) nella Convenzione di Montreal che specificamente prevedeva i criteri di collegamento determinativi della giurisdizione nazionale in caso di danno cagionato ai passeggeri nel trasporto aereo: art.33.1 Conv. *"l'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione"*.

Stante l'inapplicabilità alla giurisdizione della disciplina comunitaria, la clausola di proroga della giurisdizione doveva ritenersi nulla, anche perché in contrasto con l'articolo 49 della Convenzione di Montreal, secondo cui: *"sono nulle tutte le clausole contenute nel contratto di trasporto e tutti gli accordi speciali conclusi prima del verificarsi del danno con i quali le parti*



mirano ad eludere le disposizioni della presente convenzione sia determinando la legislazione applicabile sia modificando le norme sulla competenza giurisdizionale".

In base all'art. 33.1 cit., discenderebbe pertanto l'affermazione della giurisdizione del giudice italiano; ciò in forza del criterio di collegamento costituito dal luogo nel quale gli acquirenti erano venuti a conoscenza dell'accettazione della proposta formulata con l'invio telematico dell'ordine di acquisto del biglietto e del pagamento del corrispettivo (così Cass. S.U. n. 3561/20).

Con il secondo motivo di ricorso parte ricorrente lamenta – ex art. 360, co. 1, n.4, c.p.c. – la nullità della sentenza per omessa ovvero apparente motivazione, posto che il giudice di appello aveva aprioristicamente affermato il difetto di giurisdizione del giudice nazionale, a favore di quello irlandese, *"con argomentazioni del tutto disancorate dalla costante giurisprudenza tanto della CGUE quanto della Corte di Cassazione sulla operatività delle clausole di proroga della competenza giurisdizionale"*.

Non si contesta che le parti, sottoscrivendo il contratto on line, abbiano altresì approvato la clausola con la quale si derogava espressamente alla giurisdizione in favore di quella del giudice irlandese, con modalità reputate adeguate alla luce della giurisprudenza unionale, ma si sostiene che tale deroga non sarebbe consentita, una volta reputato applicabile alla fattispecie quanto previsto dalla Convenzione di Montreal, anche per quanto specificamente attiene alla impossibilità di pattuire deroghe alla competenza giurisdizionale, in epoca anteriore al verificarsi del danno.



2. I motivi, che possono essere congiuntamente esaminati per la loro connessione, sono infondati.

2.1 Rilievo preliminare deve essere dato alla circostanza che il giudice di appello ha accertato alla pag. 5, secondo capoverso, con valutazione che non è sottoposta a censura da parte dei ricorrenti, che la domanda attorea è specificamente rivolta al riconoscimento unicamente dei diritti di compensazione pecuniaria di cui al Reg. CE n. 261/2004, essendo invece esclusa la richiesta di ristoro del danno avanzata ai sensi della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, il che impone di dover quindi limitare l'esame delle questioni unicamente al profilo concernente la possibilità di attribuire a quanto previsto nella detta Convenzione una portata correttiva ed integrativa rispetto alle diverse previsioni di cui al Reg. n. 1215/2012, nel caso in cui la domanda sia stata comunque avanzata ai sensi del Reg. n. 261/2004.

3. In punto di diritto va qui ricordato che la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 - Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale - pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale nella legge n. 194 del 18 luglio 2001, è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.

L'articolo 19 di tale convenzione prevede le conseguenze a carico del vettore per il caso di ritardo, e l'articolo 33 della stessa, intitolato «Competenza giurisdizionale», così dispone:

«1. L'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua



attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione.

(...)

4. Si applicano le norme procedurali del tribunale adito».

L'art. 1 del Regolamento n. 261/2004, rubricato «Oggetto», al paragrafo 1, prevede quanto segue:

«Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

- a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;
- b) cancellazione del volo;
- c) ritardo del volo».

L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria» prevede quanto segue:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

- a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri;
- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;
- c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

Il capo II del regolamento n. 1215/2012, rubricato «Competenza», è suddiviso in dieci sezioni, di cui la prima, la seconda e la quarta sono intitolate rispettivamente «Disposizioni generali», «Competenze speciali» e «Competenza in materia di contratti conclusi da consumatori».



L'articolo 4 di tale regolamento, inserito nella sezione 1 del capo II dello stesso, al paragrafo 1, prevede quanto segue:

«A norma del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro cittadinanza, davanti alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro».

In forza dell'articolo 7 di detto regolamento, contenuto nella sezione 2 di tale capo II:

«Una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro:

- a) in materia contrattuale, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio;
- b) ai fini dell'applicazione della presente disposizione e salvo diversa convenzione, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è:

(...)

- nel caso della prestazione di servizi, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto;

(...)».

L'articolo 17 del medesimo regolamento, contenuto nella sezione 4 del capo II di quest'ultimo, prevede norme sulla competenza in materia di contratti conclusi da consumatori, le quali, tuttavia, non si applicano, in forza del paragrafo 3 di tale articolo, ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale.

Al capo VI del regolamento n. 1215/2012, rubricato «Disposizioni transitorie», figura l'articolo 66, il cui paragrafo 1 così dispone:



«Il presente regolamento si applica solo alle azioni proposte, agli atti pubblici formalmente redatti o registrati e alle transazioni giudiziarie approvate o concluse alla data o successivamente al 10 gennaio 2015».

Ai sensi dell'articolo 67 di tale regolamento, che rientra nel capo VII di quest'ultimo, intitolato «Relazione con altri atti normativi»:

«Il presente regolamento non pregiudica l'applicazione delle disposizioni che, in materie particolari, disciplinano la competenza, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni e che sono contenute negli atti dell'Unione o nelle legislazioni nazionali armonizzate in esecuzione di tali atti».

L'articolo 71 di detto regolamento, anch'esso contenuto nello stesso capo VII, al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari».

3.1 La sentenza impugnata, una volta inquadrata la domanda unicamente nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004, e rilevato che era correlata ad un servizio di solo trasporto aereo, con la conseguente esclusione delle norme che il reg. n. 1215/2012 pone a tutela dei consumatori, ha ritenuto che la disciplina in punto di giurisdizione dovesse rivenirsi unicamente in quanto disposto nel regolamento n. 1215/2012, che contempla la possibilità di convenire una deroga alla competenza (rectius giurisdizione), individuabile in base alle norme generali, deroga reputata valida anche tramite le modalità di sottoscrizione on line del contratto di acquisto dei biglietti aerei, negando ogni



possibilità di integrazione delle previsioni applicabili in base alle più restrittive previsioni di cui alla Convenzione di Montreal (che invece impediscono ogni deroga preventiva alla giurisdizione a mezzo di clausole concluse prima del verificarsi del danno).

4. Sia l'ordinanza interlocutoria della Terza sezione che quella di queste Sezioni Unite pongono quindi la questione circa la possibilità di poter procedere a tale integrazione disciplinare, e ciò alla luce di quanto affermato dal precedente di queste Sezioni Unite n. 3561/2020, secondo cui la giurisdizione sulla domanda di compensazione pecuniaria e risarcimento del danno per soppressione del volo si individua, anche se il contratto contenga una clausola di proroga della giurisdizione, sulla base dei criteri di collegamento indicati dall'art. 33 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. n. 12 del 2004), norma applicabile a tutte le ipotesi di ritardo nel compimento della complessiva operazione di trasporto aereo dedotta in contratto fino alla destinazione finale (Nella specie, in una controversia promossa da due passeggeri, domiciliati in Italia, nei confronti di una compagnia aerea irlandese, e cioè la stessa odierna intimata, è stata dichiarata la giurisdizione del giudice italiano, quale giudice del luogo di destinazione del viaggio e del luogo "ove è sito lo stabilimento del vettore che cura la conclusione del contratto", coincidente, in caso di acquisto "on line" dei biglietti, con il domicilio degli acquirenti).

Anche nella vicenda esaminata dal precedente sopra richiamato i ricorrenti non contestavano che la clausola di deroga della giurisdizione fosse stata accettata dall'acquirente, spuntando la relativa casella nel modulo di acquisto compilato on line, secondo



il sistema in uso del point and click, né che il testo delle condizioni generali di contratto fosse accessibile e scaricabile aprendo un link, così come del pari non era stata posta in discussione, nel caso di specie, la validità e la vincolatività per l'aderente delle condizioni generali di contratto in tal modo incluse nei contratti conclusi on line, accettate flaggando la relativa casella (e ciò alla luce del richiamo, circa la validità di tali clausole, alla giurisprudenza della Corte di Giustizia di cui alla sentenza 21 maggio 2015, C- 322/14, Cars on the web, a sua volta richiamata da Cass. S.U. n. 21622 del 2017, secondo la quale "tali modalità di stipulazione dell'accordo di proroga della giurisdizione devono ritenersi valide in base al disposto dell'art. 23, par. 1, del richiamato regolamento Bruxelles I, a mente del quale la forma scritta, imposta per tali accordi, «comprende qualsiasi comunicazione con mezzi elettronici che permetta una registrazione durevole dell'accordo attributivo di competenza»). Tuttavia, avuto riguardo alla regola secondo cui le clausole di proroga della competenza giurisdizionale vanno interpretate in senso rigorosamente restrittivo (cfr. Cass. S.U. n. 1311 del 2017), la sentenza n. 3561/2020 ha reputato che la stessa regola contrattuale si autolimiti, precludendo l'operatività della clausola di proroga della giurisdizione, che obbligherebbe le parti a rivolgersi per ogni controversia al giudice irlandese, nel caso che sia altrimenti disposto dalla Convenzione (dovendosi intendere per questa proprio la Convenzione di Montreal 28 maggio 1999). In ragione del richiamo a tale Convenzione, la clausola di deroga sarebbe in ogni caso affetta da nullità, poiché l'art. 49 della medesima Convenzione fissa la regola della propria imperatività e



della nullità di tutte le clausole ad essa contrastanti contenute nei contratti di trasporto internazionale a cui essa si applica.

Ha perciò concluso nel senso che, applicandosi la Convenzione di Montreal all'Italia ed all'Irlanda, avendovi entrambe aderito, è alla stessa che occorreva far riferimento per individuare il giudice avente giurisdizione nel caso concreto, ed in particolare all'art. 33 della predetta Convenzione, che prevede come debba individuarsi la competenza giurisdizionale. Tale esito non era poi impedito dal fatto che la controversia in esame, in ragione del suo oggetto (richiesta di indennità compensativa) rimanesse fuori dall'ambito di applicazione della Convenzione, *ratione materiae*, assumendosi in motivazione che la nozione di danni da ritardo è ampia e ricomprende anche quelli derivanti da soppressione del volo, che non ricadrebbero nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal.

E' stata poi disattesa la tesi della società di navigazione aerea, che invocava l'applicazione degli artt. 25 e 17 del reg. UE 1215\2012, ai fini della individuazione del giudice avente giurisdizione, sul presupposto della loro prevalenza sulla Convenzione di Montreal, e ciò in considerazione del fatto che è lo stesso Regolamento che, per prevenire eventuali conflitti, dispone al considerando 35 .."che il presente regolamento non incida sulle convenzioni alle quali gli Stati membri aderiscono e che riguardano materie specifiche" e nel testo contiene una norma specifica per dirimere i conflitti nell'ipotesi di concorrente applicabilità della normativa convenzionale e di quella europea. L'art. 71, infatti prevede che "il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti



contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari".

5. Il Collegio ritiene che la soluzione affermata da Cass. S.U. n. 3561/2020, quanto all'integrazione tramite le previsioni della Convenzione di Montreal delle disposizioni di cui al Reg. n. 1215/2012, relativamente alle domande di compensazione di cui al Reg. n. 261/2004, non possa essere riproposta nel caso in esame.

In primo luogo, la domanda oggetto del presente ricorso riguarda il pregiudizio lamentato dai ricorrenti per il ritardo nell'esecuzione di un volo interno (Alghero – Treviso), circostanza che di per sé esclude la possibilità di invocare, ancorché in via integrativa dei criteri di competenza, le previsioni di cui alla Convenzione di Montreal.

Depone in questo senso il chiaro disposto di cui all'art. 1 della Convenzione che, nel delimitare il suo campo di applicazione, al primo comma prevede che: "1. La presente convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo", specificando poi al secondo comma che: "Ai fini della presente convenzione l'espressione trasporto internazionale indica ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parti o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro



Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte. Ai fini della presente convenzione non si considera trasporto internazionale il trasporto tra due punti del territorio di un medesimo Stato parte senza scalo concordato sul territorio di un altro Stato”.

Trattasi di delimitazione del suo campo applicativo che, come anche sottolineato dal Pubblico Ministero nelle conclusioni scritte, denota in maniera evidente come la medesima non sia in alcun modo suscettibile di trovare applicazione nella vicenda in esame, il che rende anche insuscettibili di applicazione le norme che impediscono ogni possibilità di deroga preventiva alla giurisdizione, nel nostro caso ai sensi delle norme di cui al Reg. n. 1212/2015.

5.1 L’inapplicabilità delle regole della Convenzione di Montreal discende però, ed in maniera ancor più significativa, dalla necessità di dover offrire un’interpretazione delle norme sopra richiamate conforme a quella data dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia.

Come sottolineato anche dalla dottrina, deve darsi adesione alla giurisprudenza unionale, secondo cui le disposizioni sulla giurisdizione di cui alla Convenzione di Montreal possono essere prese in considerazione unicamente con riferimento alle pertinenti ipotesi di danno (supplementare), sempre ivi contemplate, (così già Corte giust. UE, 9 luglio 2009, C-204/08, Peter Rehder c. Air Baltic Corporation).

Tale regola è stata in maniera netta riaffermata dalla Corte di giustizia UE, nel caso in cui un passeggero richiedeva sia il danno forfettario e standardizzato in base al Reg. (CE) n. 261/2004 sia il risarcimento supplementare in base alla Convenzione di



Montreal, essendo stato ribadito che le due basi normative vanno tenute nettamente distinte tra di loro, con la conseguenza che il giudice nazionale investito di un'azione finalizzata ad ottenere entrambi i tipi di danno deve valutare la propria competenza, per il primo capo della domanda, alla luce dell'articolo 7, punto 1, del Regolamento Bruxelles I e, per il secondo capo della domanda, alla luce dell'art. 33 di detta Convenzione (così Corte giust. UE, 7 novembre 2019, C-213/18, Adriano Guaitoli et al. c. EasyJet Airline Co. Ltd).

La Corte di Giustizia nel precedente ora segnalato ha rilevato che aveva già precisato che i diritti fondati sulle disposizioni, rispettivamente del regolamento n. 261/2004 e della convenzione di Montreal, rientrano in contesti normativi distinti, così che le norme sulla competenza internazionale previste da tale convenzione non sono applicabili alle domande presentate unicamente sulla base del regolamento n. 261/2004, le quali devono essere esaminate alla luce del regolamento n. 44/2001 (v., in tal senso, sentenza del 10 marzo 2016, Flight Refund, C-94/14, punto 46 e giurisprudenza ivi citata).

Ad analoga conclusione doveva quindi pervenirsi anche in caso di domande fondate al contempo sulle disposizioni del regolamento n. 261/2004 e sulla Convenzione di Montreal.

E' stato altresì aggiunto, al fine di bloccare ogni tentativo di eterointegrazione, che l'articolo 67 e l'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 consentono l'applicazione di norme sulla competenza giurisdizionale riguardanti materie particolari che sono contenute rispettivamente in atti dell'Unione o in convenzioni di cui gli Stati membri siano parti contraenti, ma



che, poiché il trasporto aereo costituisce una siffatta materia particolare, le norme sulla competenza previste dalla Convenzione di Montreal devono potersi applicare unicamente all'interno del contesto normativo introdotto da quest'ultima.

Al quesito posto con il rinvio pregiudiziale è stata data quindi la seguente risposta: Il passeggero che subisce la cancellazione o il ritardo del volo e che intende ottenere una compensazione in base al regolamento Ue n. 261/2004, per individuare il giudice competente tra gli Stati Ue, deve applicare il regolamento n. 1215/2012 sulla competenza giurisdizionale, l'esecuzione e il riconoscimento delle decisioni in materia civile e commerciale (Bruxelles I bis). Pertanto, potrà rivolgersi al giudice del domicilio del convenuto o, in forza dei fori alternativi, al Tribunale dello Stato del luogo di partenza o di arrivo dell'aereo, come indicato nel biglietto di trasporto. Per ottenere un risarcimento per danni supplementari in forza della Convenzione di Montreal, il passeggero dovrà applicare l'articolo 33 di tale Convenzione che si occupa non solo della competenza giurisdizionale, ma anche della ripartizione territoriale tra le autorità di ciascuno Stato.

5.2 La successiva giurisprudenza di questa Corte ha già avuto modo di recepire ed applicare il principio affermato dalla Corte di Giustizia, come ad esempio Cass. n. 24632/2020, che ancorché in sede di regolamento di competenza, ed al fine di individuare sul territorio nazionale quale giudice fosse competente a decidere sulla domanda di compensazione pecuniaria, ha affermato che la domanda di pagamento dell'indennizzo previsto dal Regolamento (CE) n. 261 del 2004 è soggetta alle regole di giurisdizione e di competenza "ordinarie", stabilite dal Regolamento (UE) n. 1215



del 2012, con una valutazione del tutto autonoma rispetto a quella da compiere per la contestuale domanda avanzata sulla base delle previsioni della Convenzione di Montreal (sostanzialmente adesiva al principio risulta anche Cass. S.U. n. 33002/2021).

6. Una volta quindi affermata la regola secondo cui, al fine di stabilire la giurisdizione sulla domanda proposta ai sensi del Reg. n. 261/2004 ,deve farsi unicamente riferimento alle previsioni di cui al Reg. n. 1215/2012, va ribadito che, benché le disposizioni di cui alla sezione 4 del capo II del regolamento n. 1215/2012, concernente la «Competenza in materia di contratti conclusi da consumatori», introducano a loro volta una norma sulla competenza speciale in favore di tale categoria, tuttavia l'articolo 17, paragrafo 3, di tale regolamento stabilisce che la sezione stessa «non si applica ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale» (sentenza CGUE 11 aprile 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, punto 28).

L'inapplicabilità delle previsioni a tutela dei consumatori implica altresì che possa essere validamente pattuita una clausola di deroga ai criteri ordinari di ripartizione delle controversie, e che il requisito della forma scritta richiesto, per il patto di proroga della giurisdizione in favore dell'autorità giudiziaria di un Paese estero, possa reputarsi rispettato anche nel caso in cui tale clausola sia contenuta nelle condizioni generali di contratto, disponibili mediante accesso all'indirizzo "web" indicato dal contraente che le ha predisposte (Cass. S.U. n. 21622/2017, già ricordata, cui adde Cass. S.U. n. 13594/2022).



Deve perciò ritenersi che, avendo le parti validamente inteso derogare alla giurisdizione in favore del giudice irlandese, i motivi di ricorso vanno rigettati.

7. Nulla a disporre quanto alle spese, non avendo la società intimata svolto attività difensiva in questa sede.

8. Poiché il ricorso è rigettato, sussistono le condizioni per dare atto – ai sensi dell’art. 1, comma 17, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – Legge di stabilità 2013), che ha aggiunto il comma 1-quater dell’art. 13 del testo unico di cui al d.P.R. 30 maggio 2002, n. 115 – della sussistenza dell’obbligo di versamento, da parte dei ricorrenti, dell’ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello dovuto per la stessa impugnazione.

P.Q.M.

La Corte rigetta il ricorso;

ai sensi dell’art. 13, co. 1 quater, del d.P.R. n. 115/2002, inserito dall’art. 1, co. 17, l. n. 228/12, dichiara la sussistenza dei presupposti processuali per il versamento di un ulteriore importo a titolo di contributo unificato per il ricorso a norma dell’art. 1 bis dello stesso art. 13, se dovuto.

Così deciso, in Roma, nella Camera di consiglio, l’11 marzo 2025.

Il Presidente
Pasquale D’Ascola

L’Estensore
Mauro Criscuolo



